入札監理小委員会
第377回議事録

内閣府公共サービス改革推進室

第３７７回　入札監理小委員会議事次第

日　時：平成27年９月１１日（金）14:11～14:55

場　所：永田町合同庁舎１階　第１共用会議室

１．実施要項（案）の審議

○東京国際空港航空灯火・電力監視制御システム保守請負業務（国土交通省）

２．その他

<出席者>

（委　員）

石堂主査、井熊副主査、早津専門委員

（国土交通省）

航空局航空灯火・電気技術室　松永室長、池田課長補佐、大下専門官

（事務局）

新田参事官、澤井参事官

○石堂主査　それでは、ただいまから第377回「入札監理小委員会」を開催いたします。

本日は、国土交通省の「東京国際空港航空灯火・電力監視制御システム保守請負業務」の実施要項（案）の審議を行います。

実施要項（案）につきまして、国土交通省航空局航空灯火・電気技術室、松永室長より御説明をお願いしたいと思います。

なお、説明は15分程度でお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

○松永室長　国土交通省航空局航空灯火・電気技術室長の松永でございます。よろしくお願いいたします。

「東京国際空港航空灯火・電力監視制御システム保守請負」について、業務概要及び、実施要項（案）を御説明いたします。

お手元の資料の、パワーポイントの資料で業務概要について御説明させていただきます。

まず、ポンチ絵の上段の概要にありますように、空港の円滑な運営と航空機運航の安全を確保するために、この広大な空港内に設置されております航空灯火・電気施設につきまして、その運用状況等の監視及び遠隔制御するために航空灯火・電力監視制御システムを設置しております。この監視制御システムの確実な運用を図るために、当該システムの点検及び障害に係る緊急時の対応を、年間を通じて実施しております。

ポンチ絵の右側にありますように、この航空灯火・電力監視制御システムとは、航空灯火・電気施設の運用状況などを総合的に把握するための信号伝送装置、操作卓、大型表示装置などで構成されたシステムのことであります。

東京国際空港、いわゆる羽田空港の航空灯火・電気施設の監視制御のほかに、羽田空港で管轄する仙台空港など17官署、これは右側下段に※印で列挙された官署ですが、この航空灯火・電気施設の監視などを、専用回線を用いて各空港等の通信インターフェース装置に接続し、遠隔で集中監視制御も行っております。このシステムをブロック監視装置といい、羽田空港の空港事務所庁舎内の中央監視室において集中監視が行われております。

ポンチ絵左側中段にありますように、保守業務では定期点検と通常点検を行います。定期点検は施設を機器ごとに停止させ、消耗部品の交換や部品の劣化状況、外観点検、清掃等を行うとともに各種計測を行う点検です。

対象空港等は、羽田空港と羽田空港で管轄する仙台空港等17官署です。羽田空港以外は、各空港等に設置している通信インターフェースのみが定期点検の対象です。

通常点検は施設ごとに日常・週例・月例として定めた点検周期に従って、機器の状態確認、動作確認等を行う点検です。これは羽田空港のみであります。

また、ポンチ絵左側下段にありますように常駐業務を行っております。常駐事業者は点検や緊急時の対応を行うため、貸与された羽田空港の空港事務所第二庁舎執務室で24時間365日常駐し、業務を実施しております。

さらに、緊急時の対応を行います。障害発生時の状況を把握し、連絡体制表に基づき関係各者へ連絡し、復旧に必要な人員、材料等を準備し、復旧に向け指定された作業を行い

ます。

羽田空港以外の各空港等においては､通信インターフェースに異常が発生した場合のみ、対応を行っております。

当該保守請負業務に､市場化テストを実施する理由といたしましては､当該保守業務は、従来役務業務であることから、一般競争入札として実施してまいりましたが、これまで一者応札の改善の取り組みとして、緊急時の対応で復旧が困難な場合は製造会社の協力を求めることや過去の保守実績の緩和を行ってまいりましたが、一者応札が続いております。

これらを踏まえて、今回さらなる改善策をこれから御説明いたします実施要項（案）に盛り込んで、民間事業者の創意工夫を引き出し、当該業務の質の向上及び応札者数拡大による経費削減等を図るため、平成28年４月から平成30年３月末までの３年間工期として市場化テスト実施により、総合評価落札方式を取り入れることとしたいと考えております。

では、引き続き実施要項（案）について担当より御説明いたします。

○大下専門官　それでは、今回の保守要領市場化テストで担当させていただきます、大下といいます。

お手元、資料Ａ－２実施要項（案）について、今回のポイントを主にして説明させていただきます。通しページで説明させていただきます。

最初に目次等がありまして、これは14条に基づいた各必要事項を順次並べているということと、それに附帯します別紙申請関係、提案様式等を付随しております。

最初に４ページですが「１．１　対象公共サービスの詳細な内容」は、室長から保守関係のシステム概要等を説明させていただきましたので、割愛させていただき、１．１．１に書いてあります別紙１の「保守請負対象設備一覧」が、25ページから34ページに記載してあります。先ほど説明しました航空灯火・電力監視制御システムには、各機器関係が事細かに配置されており、設置場所別、メーカー、それに対する数量で各点検項目、点検内容の種類といったところで印をつけております。参考までに、○が昼間作業、●が夜間作業となっております。

引き続き、別紙２で各機器の詳細な点検内容を、35から71ページに記載しております。

４ページの「１．１．２　業務の対象と業務内容」で、表にございますように、対象設備が設置されている空港ということで、メインの東京国際空港に人を配置していく形で、東京国際空港の監視・制御をしています。

その他、仙台空港から静岡空港までの17官署におきましては、先ほど説明したとおり東京国際空港において遠隔監視をする。その各現場の状態を専用回線を用いて信号を出力するための通信インターフェース、信号伝送装置ですけれども、そこの管理まで担当しているということでございます。

「１．１．３　用語の定義」について記載しております。この辺については、割愛させていただきます。

「１．１．４　保守請負の内容」ですが、今回のこの保守請負に関しましては「（１）

定期点検保守」「（２）通常点検保守」「（３）緊急時の対応」と大きく３つの項目になっておりまして、定期点検保守については、定められた機器を停止して、定例的に１カ月とか半年とかといった点検項目に従って確認、調整等を行うもの。

通常点検保守というのは、基本的には巡回点検的な要素がありまして、運用中、機器を停止せずに目視等種々に対応するようなもので、そういったものを見て異常があったときの対応などをするために、東京空港事務所の庁舎の一角を監視室として駐在員を24時間配置しているといったところです。

緊急時の対応につきましても、監視制御システムに異常があったときには即座に対応していただくということで、各関係者への連絡や復旧の対応といったものをしていただくといった業務に分かれております。

（３）の③のところに書いてありますように、障害内容によってシステム的には少し特殊なものがありますので、こういったものに対してメーカーなり機器製造会社、専門業者等に業務の一部を委託することができると記載させていただいております。

「１．１．５　保守請負実施体制」ということで、作業時間帯、平日の昼間の時間帯と夜間の時間帯ということを定めております。

「（４）駐在実施体制」ですが、先ほどの駐在業務に対する体制について記載しております。基本的には、この駐在時間帯は０時から24時、駐在人員数は１名以上ということで、参考例としまして別紙４、88ページに基本的な配置情報を記載しております。

続きまして、「１．１．６　注意事項」については基本的なことを書いてあるということで割愛させていただきます。

９ページから10ページにかかる「１．２　サービスの質の設定」といったところで、この表にまとめて定めております。

基本的な方針としましては、当然、私たちの航空灯火・電力制御監視制御システムというのは、航空の安全上大切なものでありますから、こういったものに障害が出ると大変影響が大きいということで、航空の安全かつ円滑な運航を可能にするということを大前提としております。

主要事項としましては、大きく２項目、信頼性の確保、安全性及び品質の確保ということで区分させていただいております。

各主要事項に対する区分の測定指標としましては、機器の不具合における障害の緊急時の対応を全て行っていただくということで、当然ゼロ件、未実施がない形で目標を立てております。

次の下に書いてあります保守請負の安全管理体制不備に起因するといった作業上での人身事故等、そういったことは当然あってはいけないということで目標を立てております。

例えば、空港内の離れたところにいろいろそういった設備機器がありますので、車の運転上の事故、機器の操作上の事故、そういったことのないようにということで目標を立てております。

保守請負の不備に起因する監視制御システムの障害による航空保安施設の停止がないこと。これは誤って機器を操作して停止させたりとか、切りかえてしまって停止させたり、こういったことがあったら困りますので、そういう操作で停止させることがないようにということでゼロ件の目標を立てております。

「１．２．２　保守請負の各作業種別において確保すべき水準」は、点検保守区分ごとに定めております。

次に「１．２．３　創意工夫の発揮可能性」ということに対してですが、これについても「（１）保守請負の実施全般に対する提案」「（２）保守請負の実施方法に対する提案」「（３）訓練体制に対する提案」ということで、総合評価の基準になる一つの配分となります。

基本的には、緊急時の迅速な対応や、作業の効率化という日々の作業実施における対応の提案がなされているか。

訓練に対しては、空港の安全等といったものに対して業務の関係者の安全管理、技能向上に対して、計画的な訓練の実施計画とされているかということを求めるようにしております。

１．２．４、１．２．５については費用関係ですので、割愛させていただきます。

次に12ページ「２．実施期間に関する事項」については、平成28年４月１日から平成31年３月31日と、今までは１カ年契約だったものを今回３年間に延ばしてできるだけ労働力の安定化とか、機材などの初期投資の改善などというところで、やっていきたいと思っております。

「３．入札参加資格に関する事項」でございますが、大きく変わるところを説明させていただきますと３．４、今回の入札参加資格としましては、平成25・26・27年度の国土交通省競争参加資格のうち「役務の提供等」ということで、従来、役務の提供Ａだけを求めているものを今回Ａ、Ｂ、Ｃ、Ｄまで広げて入札参加の応募者の拡大をしていきたいと考えております。

続きまして、13ページ３．11で、これも新たな取り組みということで入札参加グループでの入札ということで、その各要件事項を記載させていただいております。

14ページ、今後の入札の手続、スケジュールということで４．１に書いてあります。今回、この実施要項案がある程度できた後で入札公告を、平成27年の12月中旬ごろを予定しておりまして、契約締結は平成28年４月１日ですが、その前に落札者決定を平成28年の２月の下旬ごろまでに終わって、その間、業務引き継ぎとしては１カ月から１カ月半ほどは準備期間として確保していきたいと考えております。

「４．２　入札実施手続」ですけれども、各入札手続に関する書類関係のことを記載しております。

15ページ、５．では、今回の総合評価というところでの評価の基準を定めております。保守請負を実施する者の決定については、総合評価方式を採用するということで、審査に

ついても東京航空局のほうで設置いたします学識経験者の参画を含めた第三者委員会において、対応をしていただくと考えております。

評価項目の設定としましては５．１「必須項目審査」「加算点項目審査」という分け方になっております。

「５．１．１　必須項目審査」から16ページ「業務に対する認識」「管理体制」といったところを定めております。

「５．１．２　加算点項目審査」で（１）から（７）まで定めており、93ページ、別紙６の「評価表」を見ていただければおわかりになるかと思いますが、この中に「評価項目」「評価基準」「配点基準」「評価点」「ウェイト」という形で合計100点満点ということで、必須項目と加算点項目の２区分で分類しております。

加算項目としましては①から⑦まで、①は業務の質、次に実施方法についての提案、訓練体制、保守実績、業務実施体制、現場フォローアップ、品質管理マネジメントシステムの取組状況ということで計40点といったところで、従来の実施方法の提案内容との比較を行って、絶対評価により加算をするという方式で対応を考えております。

17ページ６．これは104ページに別添１として従来の実施状況等が記載されております。

平成24年度から26年度ということで書かれておりますが、保守対応をする材料費が変わるとか、緊急対応等をしたことで若干金額は変動している状況でございます。

そういったものを実施した人員関係とか、従来に実施に要した設備関係、目的達成状況などが記載されております。

以上、現行の実施情報の開示を行っております。

８．以降につきましては、今回の市場化テストが始まる上での一般的な事項、業務の報告等といったことが記載されておりますので、８．以降については基本的に実施要項（案）の記載例に沿って書いてありますので、割愛させていただきます。

以上、実施要項（案）を説明させていただきました。

○石堂主査　ありがとうございました。

ただいま御説明いただきました本実施要項（案）について、御質問、御意見のある委員は御発言をお願いいたします。

○井熊副主査　御説明ありがとうございます。

これは仕様書を取りに来た事業者は、これまでもずっと１社であったと聞いているのですが、はっきり言って、仕様書を取りに来ないと仕様書の中を幾ら改善しても入札の状況を改善する効果はないわけなのですけれども、今回は仕様書を取りに来る人を複数社にする何らかの手だてはありますか。

○大下専門官　その辺についてお答えさせていただきます。

今までは、事務所のほうに取りに来るということで、今回は、東京航空局のホームページ等で情報公開はできるだけやっていきたいと考えております。

また、今回公告以降については、仕様書、書類関係を事務所で、どういったものである

かということは見ていただけるように進めていくつもりでおります。
○井熊副主査　ホームページでやるとか、受け身のやり方では私は改善しないと思うのです。長年ずっと１社で来たものを、例えば国交省さんからほかの民間にお願いをするとか働きかけをするという、もっと積極的なアプローチをしないと、この仕様書取得数１、ここでもいろいろな案件を審議しますが、これは極めて異例の状況だと思います。その状況を改善しないことには何も変わらない。
　ですので、そこをもっと積極的に改善するというのは、まず、この入札の改善の第一歩だと思うのです。その改善のもし見込みがないのであれば、私はこれは随契にすべきだと思います。随契で価格交渉に持っていくべきだと思います。
○大下専門官　御指摘は、重々理解しております。できるだけこういった事業が難しいとか、システム的にも複雑でやりにくいというところが一般的かと思うので、そういったところの誤解をなくすような形で、情報公開を、いろいろなやり方を考えて対応していきたいと思います。
○石堂主査　今の井熊先生の質問にあったように、今までずっと１社で来たということについて航空局として、素朴に言えば、なぜだろう、何で来ないのだろうという検討はされたのですか。
○大下専門官　その辺はまた同じような話になってしまうかもしれませんが、システム自体が航空の安全を守るといったところで、相当高度なレベルのシステムなので、航空局は性能仕様を求めて製造発注しており、それをメーカーが自社のノウハウで開発したといったところが根本にございまして、そういったところがかなり入りづらいのかというところがあるのが一つの原因。
　また、航空局が積極的に情報を知らしめていなかったところもありますので、その辺が一つの反省するところといったところで考えております。
　過去にも、一者応札については、何とかしなければいけないということで、実際に過去において同種のシステムの保守をやった者の参加資格を同類項でいろいろふやしていくとか、メーカーなりにも協力していただいて、再委託などできるような形で仕様を変えてきたという努力はしてきたところでございます。
○石堂主査　ほか、いかがですか。
　早津専門委員、どうぞ。
○早津専門委員　仕様書の内容について教えていただきたいのですけれども、通し番号14の入札のスケジュールのところなのですが、公告で資料配付が12月中旬、質疑応答が12月中旬、提出期限が12月中旬ということで、ここはどのくらい間があるのでしょう。質疑応答と提出期限が同じだとどうなのか。
○大下専門官　これは２週間程度で考えております。
○早津専門委員　これは２週間程度で、その前に先ほど書類を見られますというお話があったような印象を受けたのですけれども、それは技術関係のシステムの書類という趣旨で

よろしいですか。
○大下専門官　そういうことでございます。そちらは事務所に配置しておりまして、配付ということはなかなか膨大な資料なのでできませんので、それは現地に来ていただいて見ていただくということで、公告後であれば可能としております。
　提出する書類関係なのですけれども、従前は１週間程度、今回は延ばすということで、基本的には２週間と考えております。
○早津専門委員　その技術関係の資料を見て質問できるのが、技術提案書に対する質疑応答なのですか。それとはまた別に、申請書類と技術提案書に対する質疑というより前に、もう技術関係の資料は閲覧できるということなのですか。それともこの期間ですか。
○大下専門官　そういうことではないです。公告以降であれば、内容が仕様書だけで見てわからない、現場においてそういった点検が自社としての技術があるかどうかと見ていただく分については、ずっと見ていただいて結構です。公告期間のものについては、そういった書類関係だけ、手続上の提出期間のみです。
○早津専門委員　今、おっしゃったことというのは何かどこかに書いてあるのですか。
○大下専門官　書類上でいきますと、まず105ページの別添１になるのですが、情報開示の一番最後に「５．従来の実施方法等」がございますが、そちらに仕様書、空港管理規則等については、東京空港事務所で閲覧ができると書いてあります。○井熊副主査　これはほとんど東芝電機サービスが受託をして、ほとんどの機器を東芝がサプライしているのですが、これはほかに東芝の機器を使ってこの業務を実行できる会社は何社ぐらい市場にあるのですか。
○大下専門官　そこは把握できていないところでございます。そういったシステムを使っている例えば日立さんとか、そういった同業者がありますので、レベル的には当然できるとは思うのですけども、システムの構築が違う、他社との競争するところでお互いにそこは入ってくるところに対してなかなか難しいのかと思うのですが、そこの詳細まで把握しておりません。
○井熊副主査　それをまず把握していただくと、日立とか三菱電機もあったか、そういういわゆる重電系と言われている会社ですね。こういうメンテナンスを他社のものをやるときに、一番情報開示で重要なのは技術情報なのです。特に、ここの中で保守という言葉がありますね。保守というものの内容で、それが実際どういう業務が行われてきたのかとか、そういうものを日報ベースとか、こういうことは全部開示をして、オーバーホールがあったらオーバーホールの履歴とか、どういうトラブルが起こったとかという情報は全部開示できますか。
　先ほどの、技術情報をいろいろ航空局さんが特殊な仕様を出してメーカーがいろいろ工夫をして納入したものがあるとなると、情報開示が難しい技術情報というのは結構あるのではないかと思うのですけれども、その辺はいかがですか。
○大下専門官　実はその辺が大変難しいと私どもも考えておりまして、メーカーなどにそ

の辺は確認をして事前にいろいろ話はしているところですけれども、通し番号の11ページの「貸与資料」で、設備機器台帳、点検記録簿関係、完成図と雑駁に書かれているのですけれども、ここの中には保守マニュアル、取扱説明書とそういったものを含めた形になっておりまして、そういったものに対しては一般的に開示は、可能ということで考えております。

ただ、完成図書の中にも、システムの例えばコンピューターの一つの基本的なシステム図とか、そういったところまでには著作権等ありますので、そこについては厳しい。ただ、メンテナンスする上では、これぐらいの資料があれば対応はできると考えております。基本的にはその辺まで開示をする予定になっています。

○池田課長補佐　先生のおっしゃったように実施要項（案）に、受注した場合に貸与しますということが書いてありますが、受注前に公にする、例えばホームページ上にそういうものを出すことについては危険だと思っていまして、応募してきた会社には、例えば完成図書を渡しコピーとかは厳禁にして、また返してもらうような形の開示の仕方は可能かと思うのですけれども、そういう方法は少し考えたいと思っています。

○井熊副主査　まず、いろいろなどういう会社ができるのかということを調べなくてはいけない。あとは、この特殊仕様、特殊なものがあるので、まず東芝に特殊情報までちゃんと開示するということをちゃんと約束してもらわないといけない。

あともう一つは、先ほど保守といっても、そこまではやらせないというものがあれば、その辺の線引きというのは丁寧に書いてあげて、ここまでのリスクはとるものではないのだということを教えてあげる必要があるのではないかということもあります。

今、補佐が言われたように、全てのものは公開はとてもできないので、機密情報みたいなものも当然ありますから、それは取りに来て何らかの守秘義務でも何でもいいですけれども、それをやった人にしか出さないとか、それは当然そういうものはあると思います。

ですので、その辺の誰かチャレンジしたい人が来てもできると思うような情報開示のたてつけというのは結構手間がかかるので、それをやっていただきたい。そういった場合、通し番号の10ページで作業の質の定義がありますね。もう少し質の定義を細かく書いてあげたほうがいいと思うのです。例えば機器のふぐあいにおける障害の緊急時の対応を全て行うとなると、これは包括責任みたいなイメージばかり出てきてしまって、何をどのぐらいのレベルで監視すればいいのかというのをもう少し細かく書いてあげないと、やったことのない人はとても怖くてできないとなってしまうので、そういう手間はかかるかもしれませんけれども、もし入札に挑まれるのであれば、そこまで徹底しないとこれはなかなか出ないと思います。

○池田課長補佐　一般的な保守については、先ほど担当も申しましたけれども、我々としては機密情報まで知らないとできないような保守点検を求めているわけではなくて、例えば正常に動いているところは毎日どうなのか、おかしかったときに開いて少しチェックをする程度でして、これまでもヒアリングはしているのですが、緊急時において、どうして

も東京国際空港で電源関係のトラブルが起こると即座に影響が出るので、そういうところに関してはすぐに対応しなければいけないというところは結構リスクがあるということもあります。ほとんどが、東芝の製造機器ですが、日立系だとか三菱系のものを増設したシステムなので､日立関係の方々も全くできないわけではないと思っているのですけれども、最終的にはそこに行きつくのかと思っています。

先ほど申しましたように、緊急時の対応をした場合においては即座に東芝の直のメーカーの担当者などに依頼をして、それにかかった費用についてはちゃんと精算しますということはやっているのでその辺をもう少し先に情報を出してあげる形で検討したいと思っています。

○井熊副主査　行政側の業務を効率化するために、なるべく民間に任せるものはぽんと任せたいという判断であれば、本当には私は随意契約交渉をしたほうがいい、例えば10%カット目指して交渉したほうがいいのではないかと思うのですが、そうではなくて、競争させるのだという御意志でやる場合には行政側の手間はふえるのだと。それは情報開示であるとか、ここは我々が面倒を見るよとか、同じ手間でやることは多分できないと思うのです。手間をかけないのであれば、もう随契で包括で任せたほうがいい。ですから、入札で挑まれるというのであれば、そこはきちんと今まで以上手間がかかるということは覚悟の上でやっていただくということが必要かと思うのです。

○池田課長補佐　実際、このシステム自体は平成９年に入っていまして、平成19年までは随契という形でやってきたものですから、平成20年から国の施策によって一般競争していきたいということで進めてまいりましたので、今回はこういう形で臨んで、そこら辺も含めて再度検討したいと思っています。

○石堂主査　随契でやってきた時代も東芝電機サービスだったのですね。

○池田課長補佐　そうです。

○石堂主査　そうすると、通し番号の13／113の参加資格のところで、３．８で業務実績の話が出てくるのですけれども、（１）のところで「平成12年」云々で来て、当該システムの点検実績というのは、これは東芝電機サービスのことそのものを指していることになりますね。それと並べて同等のシステムというものがあって、その同等のシステムの定義が公共機関における情報通信網を利用したという説明になっているのです。

そうすると、安全性に絡む特殊性のある規模も大きいシステムということで、ここで公共機関にしかそういうものはないと見て書かれているのかと思うのですけれども、そうであれば、先ほどから井熊先生がおっしゃったように、どういう他の業者が対応しているかという情報は比較的得られやすいはずだと思うのです。

だから、私はここの公共機関というものを書くことで新規の参入を逆に抑えてしまっているのではないか。要するに、民間でそういう経験があってもだめで、公共機関の経験しか買わないというのはおかしいのではないかという見方を実はしたのですけれども、民間にはそういうものは見当たらないとすれば、これもまた逆に公共機関という限定を言葉と

してつける必要すらないはずだと思うし、ちょっと気にはなるのです。
○池田課長補佐　ここで申しております公共機関というのは、JRだとかNTTだとか、そういうところも全て入っているので、民間も含めて書いてあります。
○石堂主査　そうなのですか。
○池田課長補佐　そうです。国民が公に使う、そういう鉄道網とか例えば電子網とかという、そういう意味の公共機関という意味でございまして、国が発注しているものでなければだめだという意味ではございません。
○石堂主査　いずれにしても競争を目指していこうというのであれば、どうも今まで仕様書を取り来たところが１つしかないという実態から行くと、とにかく業者を把握することですね。そして、業者の欲するであろう情報をできるだけ出すという姿勢を明確にするということでないと打開が図れないのではないかという気がします。
　何社かが仕様書も取りに来て、応札の意欲も示すようになったときに、これは私の見ていた中で、引き継ぎのところが期間を１カ月か１カ月半確保する。それは十分な引き継ぎという意味で、評価できると思うのですれども、最近は発注者が引き継ぎに、新しく応札してとったところが引き継ぎに不満を持っておられると困るし、今回のようにずっと今まで１社だったところだとそこから十分な引き継ぎが受けられるのだろうかと。期間が１カ月あってもそこの不安が残ると思うのです。
　ですから、どちらかというと発注側が十分な引き継ぎが行われるように責任を持つということをきちんと書き込んでいただく必要があるのではないかと思います。そこは事実、ちょっとお考えいただきたいと思います。
　早津専門委員、どうぞ。
○早津専門委員　今の参加資格との絡みなのか、93ページの「評価表」の「２．加点項目」の「④保守実績」のところに、ここにも当該システムの実績で１点、当該システムと同等だと０点となっているのですけれども、今の御説明だと、これは当該システムの実績は１社のみという理解になるのか。
○池田課長補佐　そうなります。
○早津専門委員　これはよろしいのでしょうか。
○池田課長補佐　全体的な100点のうちの中の１点なので､そこはそれでいきたいと思っているのですけれども、大きい点数の差はつけないということでございます。
○石堂主査　でも、何となく現行業者に有利なものですね。こういう言い方は失礼かもしれないけれども、今の業者が続いてくれたほうが無難だということがどうもにじみ出ているような気がするのです。ほかにも細かいところがあるかもしれませんけれども、ぜひ払拭していただいて、要するに、発注側としては新規の参入ウエルカムなのだということが本当に見える仕様書なり要項にしていただきたいと思うのです。
○池田課長補佐　わかりました。そこは御指摘の点を踏まえて、全体的にもう一回チェックさせてください。

○石堂主査　ほか、よろしいですか。
　それでは、本実施要項案の審議はこれまでとさせていただきます。
　事務局、何かございますか。
○事務局　特にございません。
○石堂主査　幾つか厳しい指摘もさせていただきましたので、国土交通省さんにおかれましては、引き続き御検討いただいて、本日の審議を踏まえて実施要項（案）等について必要な修正を行っていただいて、事務局を通じて我々委員が確認した後、意見募集と進んでいただきたいと思います。
　なお、委員の先生方におかれましては、さらなる質問や確認したい事項がございましたら、事務局にお寄せいただきたいと思います。
　本日はどうもありがとうございました。

（国土交通省退室）